

Integrar para entregar? A atuação das grandes empreiteiras brasileiras na integração de infra-estrutura na América do Sul.

Alessandro Biazzi Couto ¹

A ALCA, o MERCOSUL, a ALBA e, nos últimos meses, a UNASUL (União das Nações Sul Americanas) são acordos de integração nas Américas que figuram constantemente no discurso dos atores sociais regionais, impulsionados pelos apelos simbólicos e midiáticos de grandes conferências e discursos presidenciais. Apesar da importância desses acordos, pouco espaço tem sido dado a uma reflexão mais profunda acerca da integração de infra-estrutura. Um debate fundamental para os processos políticos, e que tem transformado a paisagem de vários países.

Neste sentido, a Iniciativa de Integração da Infra-estrutura Regional

¹Graduado e mestrando em Relações Internacionais; responsável pela área de Integração Regional no PACS. **E-mail:** integracao@pacs.org.br

Sul-Americana (IIRSA), lançada no ano 2000, é o mais ambicioso projeto nas áreas de transporte, energia e telecomunicações já visto na região. A IIRSA abrange doze Estados e divide a América do Sul em dez grandes eixos, pensados a partir da integração entre cadeias produtivas, do aumento do fluxo comercial regional e de convergência com o circuito de troca mundiais, em particular o de exportação para os mercados dos EUA, Europa e Ásia- Pacífico. Desde o início, o projeto recebeu forte incentivo de instituições financeiras internacionais como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que elaborou o plano de ação inicial e diversos estudos, e da Cooperação Andina de Fomento (CAF), que financia boa parte das obras. Dado o protagonismo do governo brasileiro e os interesses econômicos de grandes empresas instaladas no país, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) também participa ativamente no financiamento da IIRSA.

Em síntese, é possível afirmar que os eixos de “desenvolvimento” que a IIRSA propõe estão focados no provimento de condições para empresas (trans)nacionais e o agronegócio otimizarem seus lucros, terem acesso a mais mercados e facilitarem o escoamento de recursos por meio de grandes “corredores” de exportação que atravessam o continente, inclusive regiões sensíveis como a Amazônia e os Andes. Apesar da retórica de integração dos povos, a

iniciativa negligencia o desenvolvimento local, o forte impacto social e ambiental das obras, além da falta de transparência nos dados e a ausência da participação da sociedade civil nesses processos. Os governos tidos como progressistas na América do Sul acabaram por abraçar a integração proposta pelo BID sem uma apreensão crítica sobre quem serão os verdadeiros beneficiados com os aportes de dinheiro público e as conseqüências sociais e ambientais de longo prazo. Também não avaliaram como essas múltiplas intervenções representam uma continuidade com o modelo de desenvolvimento promovido por outras Instituições Financeiras Internacionais, como o Banco Mundial e o Fundo Monetário Internacional (FMI), outrora tão criticados.

Diante desse contexto se faz necessário destacar o papel ativo que as grandes empreiteiras brasileiras - Odebrecht, Camargo Corrêa e Andrade Gutierrez - vêm exercendo na integração de infra-estrutura. Antes do aprofundamento nos projetos internacionais das empresas é preciso enfatizar o crescente poder econômico que elas vêm adquirindo no plano nacional ao se constituírem como *holdings* e diversificarem seus negócios. Além da área de engenharia, a Odebrecht é o maior grupo petroquímico da América ao controlar a empresa Braskem, e prevê investimentos bilionários nos próximos anos em sua subsidiária ETH Bioenergia, voltada para a produção de etanol da cana de açúcar. Já a Camargo Corrêa tem sua própria fábrica de cimento e controla a Alpargatas calçados (Havaianas, Rainha, Topper, Timberland e Mizuno), é acionista da Siderúrgica Usiminas, da concessionária de energia do Estado de São Paulo CPFL Energia e ainda da Companhia de Concessões Rodoviárias (CCR), controladora da Dutra (RJ-SP), da Ponte Rio-Niterói, da Via Lagos e de outras grandes rodovias em São Paulo e no Paraná, totalizando 1452 km em concessões rodoviárias. A Andrade Gutierrez não fica atrás: também é acionista da concessionária de rodovias CCR; da prestadora de

serviços de energia Light; controla a empresa de telecomunicações Telemar (que engloba também a Oi celulares) e terá a concessão do aeroporto de Quito, Equador ainda em construção².

Expor esses extensos dados é fundamental para que os atores sociais brasileiros tenham dimensão do poder econômico dessas empresas transnacionais de base brasileira, por vezes "invisível" dada a pulverização de sua atuação econômica. Essa configuração altamente concentradora de capital permite a esses grupos pautar políticas públicas e competir internacionalmente a custos mais baixos no que concerne às grandes obras, em que o repasse de recursos públicos é por vezes burocrático e tardio.

Neste âmbito, a exportação de serviços de engenharia nos remete ao contexto do final dos anos 70. Apesar dos fortes laços com o Estado brasileiro na realização de obras, o esgotamento do milagre econômico da ditadura significou uma grande perda para as empreiteiras. Contudo, elas foram beneficiadas por um rearranjo na política externa do presidente Geisel, cujo foco terceiro-mundista incentivou a participação dessas empresas em licitações e obras, principalmente na América do Sul e África (ex-colônias portuguesas), dada a cooperação entre os governos e a ausência de concorrentes nacionais para a realização de grandes projetos de engenharia.

A liberalização econômica e as privatizações dos anos 90 na América

² Esse estudo abrange apenas as três empreiteiras acima citadas, dada sua atuação de destaque nas obras de infra-estrutura na América do Sul. Os dados foram retirados do relatório anual e do *website* das próprias empresas. Procurei enfatizar os campos de atuação mais relevantes, no entanto existem outros não citados. Outro dado relevante sobre essas empresas é que dentre os acionistas da Andrade Gutierrez Concessões figura o International Finance Corporation (IFC) - braço do Banco Mundial (BIRD) para o setor privado, um exemplo de como as instituições financeiras internacionais atuam indiretamente em empresas nacionais.

Latina impulsionaram ainda mais a internacionalização desses serviços. As empresas passaram a atuar não só nas obras, como também na concessão desses empreendimentos, principalmente das estradas. No que concerne a IIRSA, o foco está na construção de rodovias, portos e hidrelétricas, reproduzindo o modelo dominante de infra-estrutura que as empresas já desenvolvem historicamente no Brasil. Em **anexo**, encontra-se uma tabela com os principais megaprojetos em curso nos países da América do Sul, os gastos, as fontes de financiamento e problemas ocasionados, dentre outras informações.

Como tendências gerais, percebe-se uma convergência entre empreiteiras um tanto difícil a nível nacional e que os projetos têm um forte respaldo de instituições financeiras internacionais. Além do BID e do CAF, é interessante observar a atuação de bancos de exportação dos EUA e a Coreia do Sul. A conexão com o Pacífico parece ser o foco não apenas dessas instituições, como do próprio BNDES, no que atende fortemente ao setor exportador brasileiro. Muitos dos problemas socioambientais gerados pelas rodovias interoceânicas, em países como a Bolívia e Peru, devem-se a essa “corrida ao Pacífico”, que beneficia enormemente o setor do agronegócio do Centro-Oeste e Norte do Brasil e as cadeias produtivas das transnacionais que operam no continente. Os territórios locais são pensados quase que exclusivamente como áreas de trânsito para os produtos chegarem aos portos com o menor custo de mercado possível.

Assim como em muitas das obras do Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) do atual governo brasileiro - dentre elas as controversas hidrelétricas do Rio Madeira em que Odebrecht e Andrade Gutierrez também operam – as altas cifras despendidas pelo BNDES na integração regional não correspondem aos objetivos sociais que a instituição deveria ter como um banco público. Além dos impactos permanentes das

novas redes que se constituem e dos privilégios a grupos (apontados e descritos em detalhe nas tabelas), estes gastos são responsáveis por um aumento do endividamento público dos países e direcionam recursos fundamentais que poderiam ser investidos em projetos sociais de infraestrutura, como saneamento básico, habitação, escolas e hospitais. Neste sentido, a construção de redes cujo foco é a complementaridade e o comércio entre pequenos/médios produtores no âmbito regional também seria uma política fundamental.

Concluimos que de fato o provimento de infra-estrutura e o comércio são centrais para uma integração dos povos da América do Sul. Contudo, esse fim tem sido em grande parte desvirtuado pelo regionalismo de livre-comércio e de inserção periférica nos fluxos de troca globais que fundamentam a IIRSA desde o princípio. Os povos da região e o meio ambiente já presenciam alguns dos efeitos negativos das obras que as empreiteiras brasileiras realizam, cujas conseqüências ao longo do tempo são ainda mais preocupantes e imprevisíveis. As empresas se vangloriam discursivamente da “responsabilidade social” de suas obras, no entanto é preciso torná-la efetiva e apontar suas constantes contradições. As empresas brasileiras não são apenas prestadoras de serviços, mas atores constituintes decisivos nesse processo. Os atores sociais devem intervir criticamente no que tange esses projetos; conhecer e denunciar suas irregularidades a fim de diminuir os impactos; e quando preciso se opor integralmente a sua concretização. Devemos resistir à integração cujo foco é entregar mercadorias de grandes empresas; entregar recursos escassos aos países do Norte e entregar a soberania popular à lógica dos fluxos de capital.

Principais obras de infra-estrutura na América do Sul com participação de empresas brasileiras (fontes: BICECA e relatório anual das empresas; valores aproximados.)

Empresa	País e Projeto	Custos e Financiamento	Resistências e Problemas	Outras informações
Andrade Gutierrez, Odebrecht e Camargo Corrêa	Peru - Rodovia Interoceânica Sul	US\$ 810 milhões sendo US\$ 420 milhões financiados pelo BNDES e o restante pela Cooperação Andina de Fomento (CAF)	1- A rodovia atravessa trechos da amazônia peruana e áreas de comunidades indígenas, onde as conseqüências socioambientais são altas e sem muitos estudos de impacto. Um grupo de trabalho da sociedade civil está articulado desde 2005 a fim de monitorar e incidir sobre o andamento das obras 2- Irregularidades e falta de estudos na licitação levariam a um aumento do custo total da rodovia para mais US\$ 1,3 bilhões, segundo informe de parlamentares peruanos. Em maio, uma comissão no congresso se constituiu para investigar esses problemas 3- Quantidade de empregos prometida à população local é insatisfatória.	A estrada liga o estado do Acre a portos no litoral Sul do Peru, conectando assim o território brasileiro ao Pacífico. A Odebrecht constrói os tramos 1 e 2 da rodovia, com outras empresas. No tramo 3 estão associadas Andrade Gutierrez, Camargo Corrêa e a também brasileira Queiroz Galvão. A inauguração está prevista para o início de 2011, no entanto as obras se encontram atrasadas.
Andrade Gutierrez e Odebrecht	Peru - Rodovia Interoceânica Norte	US\$ 200 Milhões - financiados pelo governo peruano via isenções fiscais e crédito garantido pelo BID e CAF	1- Assim como a rodovia interoceânica sul, as conseqüências socioambientais são altíssimas devido as áreas sensíveis que a rodovia cruza. Contudo, foram realizados estudos mais detalhados sobre esses impactos efetivos. 2- A controladoria geral peruana investiga irregularidades na licitação.	Faz a ligação do Porto de Paita no litoral norte do Peru até o porto fluvial de Yurimaguas. Permite uma conexão hidroviária com o território brasileiro importante para o setor exportador de Manaus e do norte do Brasil.
Andrade Gutierrez	Equador- Aeroporto Internacional de Quito	US\$ 600 milhões- BID ; Overseas Private Investment Corporation (OPIC) e bancos de financiamento à exportação dos EUA e Canadá	1-Aumento das taxas no atual aeroporto para financiar a obra tem gerado forte insatisfação 2- O governo de Rafael Correa tem sido forte crítico dos termos da concessão. 3- A empresa tem a imagem desgastada no país por outras obras, e enfrenta inclusive ações na justiça e investigações por corrupção	Obras 2006- 2010 / Concessão do aeroporto por 35 anos, em parceria com o Aecon Group - Canadá

Empresa	País e Projeto	Custos e Financiamento	Resistências e Problemas	Outras informações
Odebrecht	Equador - Hidrelétrica de San Francisco	US\$ 240 Milhões - Financiamento do BNDES	Entrou em operação em junho de 2007, mas parou de funcionar no início desse ano por problemas estruturais. A Odebrecht prometeu uma resolução até outubro de 2008, contudo o presidente Correa chegou a ameaçar expulsar a empresa do país caso isso não aconteça.	No sítio http://www.amazonia.org.br/noticias/noticia.cfm?id=283031 encontra-se informações dos problemas que 4 obras da empresa têm enfrentado no país
Odebrecht e Camargo Correa	Bolívia- Corredor Santa Cruz - Porto Suarez	US\$ 210 milhões. O PROEX do Banco do Brasil e a CAF financiam os trechos que as empresas brasileiras participam. O BID, o Banco de Exportação da Coreia do Sul e a União Européia financiam outros trechos do corredor, cujo investimento total é de aprox. US\$ 400 milhões	A rodovia cruza uma parte do Pantanal boliviano - rico em biodiversidade - e incide negativamente sobre a estrutura da propriedade das terras, de acordo com a organização boliviana FOBOMADE (www.fobomade.org.bo)	Faz a conexão entre a província de Santa Cruz e a fronteira da Bolívia com o Brasil, na região de Corumbá - Mato Grosso do Sul. Importante para o escoamento e exportação agrícola do centro do continente. Cada empresa é responsável por um trecho do corredor viário.
Camargo Corrêa	Colômbia - Hidrelétrica PORCE III	US\$ 900 milhões, sendo US\$ 200 milhões do BID e o restante pelas Empresas Públicas de Medellín (EEPPM).	—	A planta fica a 170km de Medellín. Obras com o término previsto para 2010.
Odebrecht e Camargo Correa	Colômbia - Ferrovia Del Carare	US\$ 650 milhões - Financiamento do BNDES	As obras ainda não foram iniciadas	Ligará o altiplano colombiano ao litoral atlântico do país. Destinada a transportar carvão mineral para exportação.
Andrade Gutierrez	México - Barragem de Picachos	US\$ 250 milhões	Em Abril de 2008 as distintas esferas governamentais finalmente chegaram a um acordo com as comunidades camponesas, que por diversas vezes paralisaram as obras requisitando estudos sobre os impactos e indenizações	Obras 2006- 2009 / Projeto voltado para a agricultura de irrigação

Fontes e para saber mais:

www.biceca.org - BICECA: Uma Resposta da Sociedade Civil a Integração Regional

www.fobomade.org.bo – Foro Boliviano Medio Ambiente y Desarrollo

www.megaproyectos.org – Megaproyectos en América Latina

<http://groups.yahoo.com/group/interoceanicasur/> - Grupo de Trabalho da Interoceânica Sul



Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul

Endereço: Av. Rio Branco, 277 - sala 1609 - Centro - Rio de Janeiro/RJ
CEP.: 20040-009 - Telefax: 55 21 2210-2124
Caixa Postal: 7508 CEP: 20241- 970
Site: www.pacs.org.br
Cor. Eletr. pacs@pacs.org.br

Associada à ABONG – Associação Brasileira de Organizações Não Governamentais - desde 1991
Utilidade Pública Federal – Portaria nº 2.476, de 17 de dezembro de 2003 – Diário Oficial da União de 18/12/2003.
Utilidade Pública Estadual – Diário Oficial de 02/06/2003 – Lei nº 4.108.
Utilidade Pública Municipal – Diário da Câmara Municipal do Rio de Janeiro de 13/09/2004 – Lei nº 3832 de 09/09/2004
Inscrição nº 620 no Conselho Municipal de Assistência Social – CMAS, processo nº 08/015202/03, publicado no Diário Oficial do Município de 28/10/2003.

Quem somos

Criado em 1986, no Rio de Janeiro, o Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul – PACS é uma instituição sem fins lucrativos dedicada à assessoria eco-social e à ação educacional em colaboração com os movimentos sociais.

Objetivo

Nosso objetivo é contribuir para o autodesenvolvimento humano e para a construção de uma opinião pública crítica e criativa, capaz de cobrar a promoção e a implementação de políticas públicas transformadoras, participantes,

www.iirsa.org - IIRSA

www.odebrecht.com
www.andradegutierrez.com.br
www.camargocorrea.com.br
Empreiteiras

CARRION, Maria C.; PAIM, Elisângela S. “IIRSA: Desvendando os Interesses”. NAT/Brasil 2006.

CARVALHO, Guilherme. “A Integração Sul-americana e o Brasil: o protagonismo brasileiro na implementação da IIRSA” FASE. 2004

tecnicamente competentes, desde o nível municipal, nacional e global.

Metodologia

Fundamentados na Metodologia da Práxis trabalhamos com pessoas e organizações, no intuito de fortalecê-las individual e coletivamente para que se tornem sujeitos de sua própria história e de seu autodesenvolvimento. Nossas ações se desenvolvem em duas dimensões simultâneas: uma local, imediata, e a outra nacional, global e mediata.

Atividades

Pesquisas, análises e reflexão crítica, sob a forma de publicações, programas de rádio e audiovisuais; elaboração de propostas e políticas alternativas e projetos de desenvolvimento; assessorias e atividades educativas com movimentos sociais, ecumênicos e prefeituras entre outros; participação em redes regionais e internacionais.

Os parceiros

CHRISTIAN AID (Reino Unido)
TRÓCAIRE (Irlanda)
Fundação para o Progresso Humano - FPH (França e Suíça)
Ação Quaresmal (Lucerna, Suíça)
SCIAF (Escócia)
DKA – Dreikönigsaktion der Katholischen Jungschar (Áustria)
Pão pra o Mundo (Alemanha)
Appleton Foudation (EUA)
Fundación para la Noviolencia (EUA)
Fundação Rosa Luxemburgo (Alemanha)